Nr. 1. Styczeń 1929 r. Cena numeru 2.00 zł Rok II.

Z tygodnia obrony przeciwgazowej



na lotnisku w Warszawie.

PILOT

Rozkład lotów Polskiej Linji Lotniczej „Lot".

z dniem 1 stycznia 1929 r.

Katowice — Warszawa
Odlot 13,00 — Przylot 15,15

Warszawa — Katowice
Odlot 8,30 — Przylot 10,45

Katowice — Brno — Wiedeń
11,15 — 13,30 — 14,45

Wiedeń — Brno — Katowice
8,45 — 9,45 — 12,15

Katowice — Kraków
11,00 — **11,30**
13,10 — 13,40

Kraków — Katowice
9,45 — 10,15
12,15 — 12,45

Warszawa — Gdańsk*)
12,10 — 14,40

*) Poniedziałek, środa, piątek.

Gdańsk — Warszawa*)
9,00 — 11,30

*) Wtorek, czwartek, sobota.

Warszawa — Lwów
12,20 — 15,05

Lwów — Warszawa
9,00 — 11,45

Warszawa — Poznań
12,30 — 14,30

Poznań — Warszawa
9,30 — 11,30

CENY BILETÓW

Katowice — Warszawa	60,— zł.	Warszawa — Lwów	80,— zł.
Katowice — Wiedeń	85,— zł.	Warszawa — Poznań	65,— zł.
Katowice — Brno	60,— zł.	Warszawa — Gdańsk	70,— zł.
Katowice — Kraków	20,— zł.		

Bagaż do 15 klg. bezpłatny.

Nr. 1 Katowice, styczeń 1929 r. Rok II.



Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Plebiscytowa 12, skrytka pocztowa 391
Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

TREŚĆ NR.

KILKA SŁÓW O PROGRAMIE SPORTU SZYBOWEGO.

Dla uzupełnienia artykułu Dra Halewskiego dołączamy zebrane przez p. J. Schneidrową dane o sporcie żaglowym w Niemczech. Niech te „spostrzeżenia konkursowe" z „Der deutsche Sportflieger" staną się dla nas bodźcem do wytężonych prac w kierunku już dawno za granicą obranego celu. Nasze ostatnie sukcesy lwowskiego Aeroklubu Akademickiego na tem polu dały nam wyraźny dowód, że ten ruch lotniczy u nas znajdzie powodzenie. Prezes wymienionego klubu pilot Szczepan Grzeszczyk z swymi współpracownikami w zarządzie podnieśli wysoko ideę lotu żaglowego w Polsce. Gdy dziś sport lotniczy stał się u nas faktem dokonanym, nie zapominajmy o wszystkich jego dziedzinach. A podane krótkie sprawozdanie poniżej z wyczynów niemieckich niech staną się naszym wskaźnikiem. Czytajmy zatem:

Spostrzeżenia „Der deutsche Sportflieger" z 9-go konkursu szybowców w Rhön (Niemcy) z roku 1928.

I przyszedł czas... kiedy wesołe ptaki zaludniły górzysty Rhön, aby w sprawnych i miękkich wirażach — żaglować w sprzyjającym łagodnym wietrze.

Jesteśmy dziś narodem zubożałym — nie będziemy zatem mieli sportu lotniczego — tak myślą ludzie nieczynni. A Młodość odpowiada: my chcemy latać — i na wynik nie daje czekać.

Około 100 maszyn zgłosiło się do konkursu szybowców w 1928 r. na „Wasserkuppe". W tegorocznym konkursie dał się przedewszystkiem zauważyć — niepohamowany zapał do latania — i zamiłowania tego nic nie zdoła wstrzymać, tylko trzeba go na właściwe drogi skierować.

Młodzież chce latać — a ponieważ do konstruowania samolotów są tylko jednostki powołane, często więc próby samodzielnie prowadzone spalają na panewce — spowodowane to jest niewykorzystaniem doświadczenia, które posiadają tylko długoletni, znani i pewni konstruktorzy.

Do tego pewnika doszli, możemy powiedzieć otwarcie, nawet starzy i doświadczeni piloci żaglowców i śmiało twierdzić można, że możliwych konstrukcji jest dużo, ale naprawdę wybranych bardzo niewiele.

Jest to niezbitą prawdą, że Młodzież sobie chętnie tworzy własne idee, uznajemy zdrowy idealizm i nie mamy chęci młodocianemu zapałowi odbierać z pod skrzydeł wiatru — nie możemy jednak pominąć milczeniem tego, iż budowanie na chybił trafił czyli jak powiadają Niemcy: „Nach Schnauze-Bauen" nie może doprowadzić do pożądanego celu.

Dowodem tego jest, iż w przyszłości górować będą w pierwszej linji te typy, które przy badaniu okażą dobre wyniki i dla których Lotniczy Oddział Techniczny przy Instytucie Badawczym Towarzy-

stwa Rhön-Rossitten (Wasserkuppe), poczta Gersfeld wyda rysunki konstrukcyjne. I tylko — tak planowany postęp jest możliwym.

Także i ruch szybowcowy wszedł w stadjum nowej formy; i obecnie znajdujemy się na drodze do typu udoskonalonego t. zw. żaglowca powietrznego i żywimy nadzieję, że lot żaglowy zostanie czysto sportową imprezą i środkiem badań naukowych nad lotnictwem, co niewątpliwie będzie miało dla ogólnego lotnictwa rewelacyjne wyniki.

Najudatniejszym płatowcem z roku 1926 był ślizgowiec jednosiedzeniowy t. zw. „Sitzgleiter", który jako wzmocniony ślizgowiec wyrobił sobie markę pod nazwiskiem „Zögling". Siedzenie dla pilota było w kształcie łodzi, które między innemi miało tę zaletę, iż chroniło pilota przy ewentualnych kraksach od uszkodzenia ciała przy załamaniach stójek etc. etc. Ten ślizgowiec można uważać jako najlepszy typ dla początkujących.

W przeciwieństwie do tego jest szybowiec szkolny dla zaawansowanych; górnopłat z kadłubem „Prüfling", którego charakterystyką są małe wymiary i łatwość w manewrowaniu.

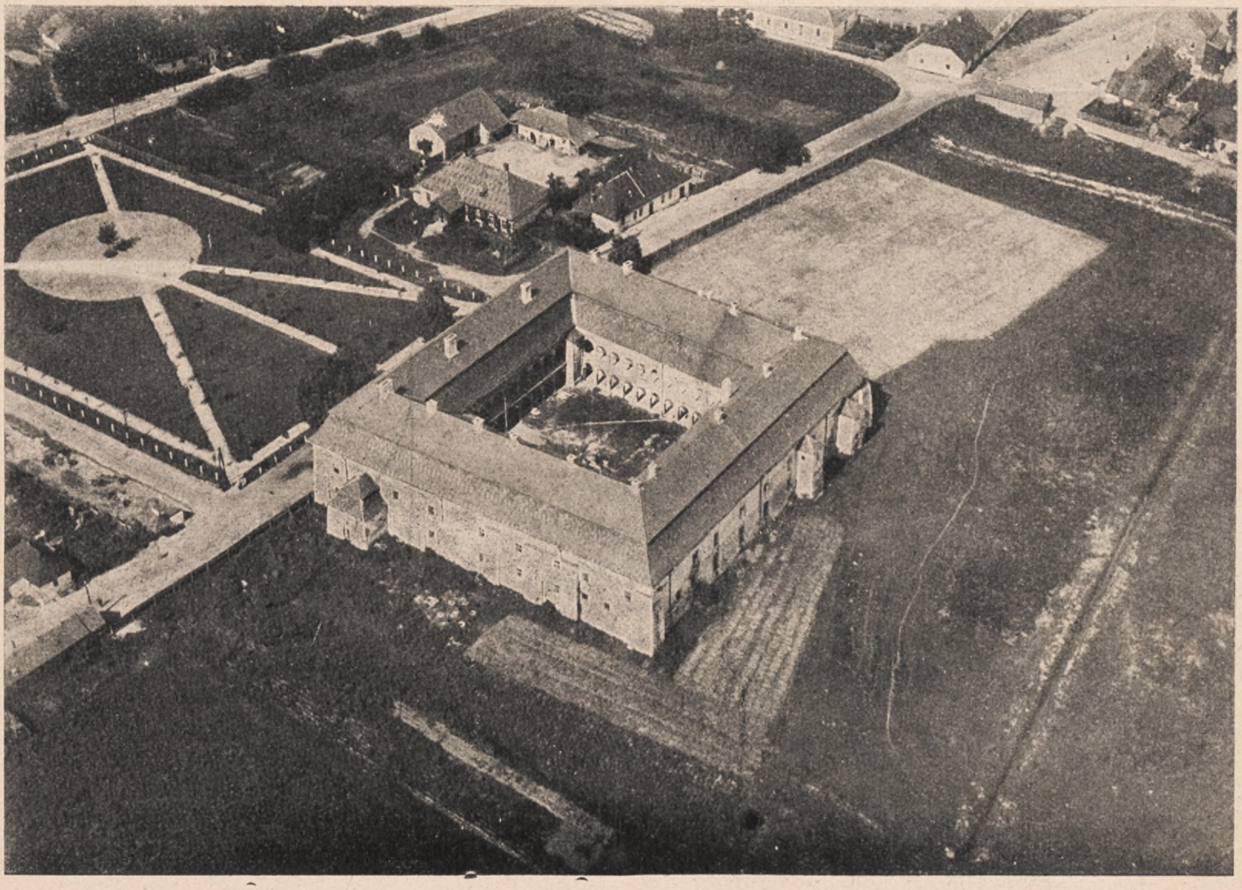
W następnym etapie jest precyzyjny szybowiec, który spotykamy najczęściej w postaci „Konsul" z Darmstadtu i „Vampyr" z Hannoveru, albo dobrego, naśladowania tych typów — przyczem jednak zewnętrzny wygląd żadnego postępu nie wykazuje.

I znowu w przeciwieństwie do dotychczasowych używanych wysokowartościowych szybowców, których szczególnymi znakami są: wolno umocowane skrzydła i kadłub w formie wrzeciona, zbudowało Towarzystwo Rhön-Rossitten nowy żaglowiec precyzyjny „Professor" jako wysokopłat, ze stójkami i długim kadłubem sześciograniastym. — I tu obok wysoko aerodynamicznych zalet, może pilot bez większego wysiłku wydobyć ze szybowca pełną użyteczność.

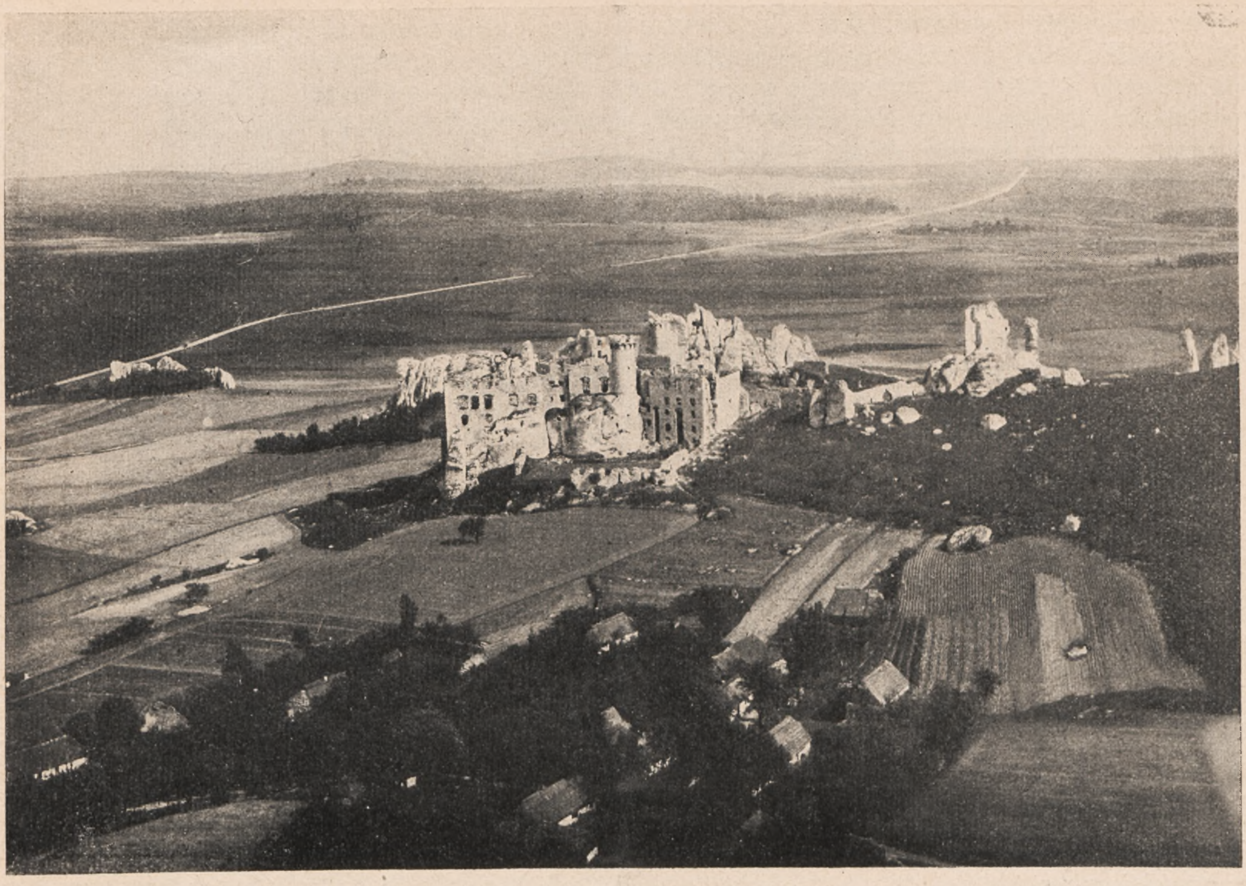
Zaznaczyć tu trzeba, że nie geniusze doszły do dotychczasowych wyników, lecz tylko ci, którzy wolno krok za krokiem niezmordowanie i pracowicie postępowali naprzód. Sport lotniczy szybowcowy wymaga żelaznego panowania nad rozumem i nerwami, wewnętrznej równowagi i pewności a przedewszystkiem moralnego spokoju, który przeciwstawi się porywczości i lekkomyślności.

W końcu jednak jest ta tajemnica latania bez silnika jak i latarnie wogóle, rzeczą czucia. Człowiek musi się jakby urodzić do tego, by być pilotem żaglowca i osiągnąć pożądany rezultat.

Przedewszystkiem nie zapominajmy o tem, że ten piękny sport jest jedynym czysto-niemieckim odruchem, który właśnie dlatego spowodował u naszej młodzieży tak wielki zachwyt. Aby jeszcze dalej zajść potrzeba nowego pokolenia, które zajmie się poważnie technicznemi problemami lotów żaglowych i ich sportową kwalifikacją.



Zamek w Niepołomicach. Dawna letnia rezydencja i zamek myśliwski królów polskich, zjeżdżających na łowy w puszczę niepołomicką. Piękny zabytek sztuki z dziedzińcem arkadowym.



Zamek Olsztyn pod Częstochową. Fot. 2 p. lotn.

Jakie znaczenie uzyskał lot szybowy, widać najwyraźniej z tego, że poznano się na jego wartości i zagranicą — ostatnio we Francji. Również entuzjastycznie przyjęli go Amerykanie, którym musieliśmy posłać doświadczonych pilotów za Ocean. Z powyższego należy przypuszczać, że sport lotniczo-żaglowy z niemieckich początków stanie się międzynarodowym.

Tutaj niemiecka młodzież ma jeszcze jedno piękne zadanie przed sobą. Witamy z radością niekłamany fakt, że nasza dorastająca młodzież w kołach szkolnych interesuje się tym pięknym sportem i przyjęła go w poczet środków wychowania fizycznego.

Prawie w każdem mieście niemieckiem zanjdują się Towarzystwa Lotnicze i gdzie tylko teren pozwoli, stwarza się ruch lotniczy — i szkoli się na płatowcach bezsilnikowych.

Szkoły lotnicze Towarzystwa Rhön-Rossitten na Wasserkuppe i w Rossitten — są przez sezon letni bez przerwy czynne.

Szkoły Towarzystwa „Deutschen Luftfahrtverbandes“ w Grünau, Wangen w Allgäu, Schwarzenberg w Saksonji szkolą na ślizgowcach. Koszty są minimalne tak, że każdy ma możność do przeszkolenia.

Latanie nie jest już dzisiaj nieuchwytnem marzeniem — bo stało się przez sport żaglowy dla każdego dostępnem. Młodzież stworzyła sport lotniczy żaglowy. Więc latajmy wszyscy!

*

Tyle dał nam sprawozdawca niemieckiego organu lotnictwa sportowego „Der deutsche Sportflieger“. Wykazał nam ogólnie charakter sportu szybowego, a my patrząc na te ich wyczyny tam w Rhön stańmy i stwórzmy wreszcie ten program szybowy. Przecież i nas wreszcie stać na nasze polskie Rhön. Nie ograniczajmy się do stwierdzenia braku terenu szybowego i na razie niekonieczności prac w lotnictwie szybowem. **A.**

DR. TADEUSZ HALEWSKI.

SPORT LOTNICZY ZAGRANICĄ I U NAS.

II.

Drugim krajem, o którego lotnictwie sportowem chcę powiedzieć, to **Francja.** Kraj cały jest zasiany szeregiem organizacji, które mają na celu propagandę lotnictwa i sportu lotniczego. Francja to kraj, z którego wyszła organizacja sportu lotniczego, tu powstała myśl stworzenia F. I. A., tu powstał pierwszy aeroklub.

Od samego początku wysiłku sportu lotniczego

— młodzież francuska stanęła w klubach, by stawiać rekordy. Do Francuzów należały do niedawna wszystkie prawie rekordy. Wyczerpanie wojną oraz stan gospodarczy kraju nie pozwalał tak wydatnie finansować prac na polu lotnictwa klubów przez rząd. A obecnie sportowe współzawodnictwo spoczywa prawie w rękach przemysłu lotniczego, który bierze przez swych pilotów udział w konkursach. Istnieją we Francji Aerokluby akademickie oraz bardzo poważnie zorganizowane kobiece Aerokluby, na których czele stoi p. Zuzanna Deutsch de la Meurth, córka znanego sportsmena i mecenasa lotnictwa francuskiego.

Młodziutkie pilotki, które zaczynają swój potężny łańcuch od p. Boland, zdobywającej w 1921 roku dyplom pilotki — są dziś pożądanym nabytkiem dla fabryk, jako piloci doświadczalni lub na linjach komunikacyjnych, gdzie ich dziś już kilka pracuje.

Dziś w okresie reorganizacji lotnictwa cywilnego Francji i organizacja lotnictwa sportowego francuskiego ma otrzymać podobny charakter jak angielski. Stojący na czele utworzonego ministerstwa lotnictwa Laurent Eynac, znakomity znawca i fachowiec, opracowuje obecnie całkowicie nową szatę dla tego tak ważnego działu życia państwowego Francji, z którego tyle blasków chwały i wawrzynów zwycięstwa spłynęło, tak w okresie wojny, jak i pokoju na cały naród francuski.

Włochy to kraj wzorowej organizacji lotnictwa, na którego czele w Min. stoi sam Benito Mussolini, lotnik z czasów wojny, a jego zastępcą jest znany lotnik raidzista gen. De Pinedo. Dość dużo podaje o sta nie lotnictwa sportowego we Włoszech „Die Luftwacht“ (Nr. 6 czerwiec 1928) wykazując jego walory widzimy, że tworzone są Centra Lotniczo-Sportowe (C. L. S.) celem szkolenia politów sportowych, umożliwienie wykonywania lotów treningowych, prowadzenie propagandy. Loty odbywają się na awionetkach niekosztowynch pod względem kupna, zaopatrzenia i utrzymania (ewentualnie remontu).

Najdalej idącą pomoc i ułatwienie uczestnikom kursów pilotażu w celu szybkiego rozpowszechnienia sportu lotniczego, okazał przemysł lotniczy i państwo.

Przemysł lotniczy zainteresował się samolotami sportowymi i ustaleniem typu wzorcowego. Wybrane modele (10) poddane będą próbom.

Znaczenie moralne i praktyczne C. L. S., które stanowią podstawę rozpowszechnienia wiedzy i sportu lotniczego w narodzie i z tych względów spotkały się z całkowitem uznaniem i wydatną pomocą ze strony państwa. Szkolenie i trening są połączone z minimalnymi kosztami. Uczestnicy kursów pilotażu (przeważnie studenci i młodzież) korzystają z najdalej idących ulg.

Każdy uczeń pilot otrzymuje premję w wysokości 1000 lirów (po uzyskaniu dyplomu). Koszta wyszkolenia łącznie z laszowaniem — 1500 lirów.

W roku 1927 otwarto 1-szy kurs lotów bezsilnikowych (Pawullo pod Medanem), liczący 30 uczniów.

Rezultaty tego 1-go kursu skłoniły Ministerstwo Lotnictwa do utworzenia na początku b. r. stałej szkoły lotów bezsilnikowych, posiadającej własne warsztaty w celu budowy i remontu szybowców. Tam pomyślano o organizacji młodzieży akademickiej i tej oddano działy, które rozwija. Takie kluby młodzieży postępują stale naprzód. Nie są mu obce żadne zagadnienia lotnicze, a klub w Padwie naprzód posunął ruch szybowy we Włoszech. Dziś akademicy włoscy stoją wysoko, a za nimi przystąpiono do organizacji innej młodzieży, co dało już b. dobre rezultaty. Jako wyższe studjum utworzono akademję lotniczą w Caserta.

Czechosłowacja to kraj potężnego wysiłku w kierunku rozwoju lotnictwa. Młodzież tu zajęła wybitne stanowisko, a młodzi konstruktorzy fabryk, nieraz jeszcze nie ukończeni inżynierowie dają dowody swych zdolności i zapału. Pracuje się w Czechach na wszystkich polach lotniczych, nie pozostawiając jakiegoś bez obsady, a czuwa nadtem rząd, Aerokulb, Massarykowa Letecka Liga, w której społeczeństwo swoim udziałem wydatnie Państwu pomaga. Czynnie młodzież w sporcie lotniczym pracuje w 3-ch aeroklubach w Pilznie, Pradze i Brnie.

Pierwszy tak zwany Zapadoczeski aeroklub w Pilznie od 1924 r. prowadzi cywilną szkołę pilotów, brał nadto udział w konkursach szybowców, modeli i t. p. O ile chodzi o młodzież akademicką, to ta pracuje we wszystkich organizacjach, nie mając swych odrębnych związków. Jednak dążność ku temu dziś się wzmaga i prawdopodobnie młodzież akademicka samoistnie w Czechach wystąpi.

Austrja i Węgry prawie, że nic nie zrobiły z powodu ograniczeń traktatowych, jednak młodzież w obu tych krajach posiada związki sportowo-lotnicze i wzoruje się na Niemczech, stamtąd czerpiąc swe wzory i materjały.

Ameryka — Stany Zjednoczone. Oto kraj, gdzie na temat prac młodzieży zastanawiano się poważnie i odrazu zadecydowano, że w najbliższym czasie ponad 10.000 młodych musi znaleść zatrudnienie w przemyśle lotniczym. Nie myśli się tam tylko o karjerze pilota, jak to mają na celu kluby lotnicze europejskie, tam idzie się dalej. Dzieli się całą pracę na większe działy i w te przystosowuje się program pracy młodych. Ich największą troską to droga do zwiększenia ośrodów bytowania w lotnictwie dla siebie i przemysłu, widząc jako główne zadania lotnictwa w przyszłości przewóz ludzi i towarów. A przyszłość stać może przed tym otworem, kto zrozumie jej drogi i zawczasu wytknie sobie cel i przeprowadzi studja. Skierowali zatem swej młodzieży kroki ku ulepszeniom lotniczym.

Niema tyle wynalazków i ulepszeń lotniczych, co daje specjalne amerykańskie pismo, mające na celu szerzenie ulepszeń i wynalazczości w lotnictwie. Pewnym finałem w doopingu na polu płatowców w Ameryce będzie 1929 r. olbrzymi konkurs Gougenheima (nagrody: jedna 100.000 dol. i 5 po 10.000 dol.)

Nic też dziwnego, że już wydała praca młodych Ameryki takie sukcesy, jak lot 23-letniego Lindbergha z Ameryki do Europy, któremu młody elektro-

technik (Morris-Tittesington) skonstruował busolę indukcyjną, fenomenalną w użyciu lotów oceanicznych. Tam nietylko młodzi zdobyli sobie perspektywy w przemyśle. ale także stanęli we wszystkich działach prac lotniczych. Amerykańscy lotnicy latający czy to na licznych linjach komunikacyjnych, czy pracujący w lotnictwie handlowem i t. p., są to przeważnie absolwenci szkoły wojskowej lotniczej w Kelly Field, najpotężniejszego centrum lotniczego świata. Istnieją nadto szkoły cywilne i kluby, które uczą czasem latania w 10 godzinach lotu w kursach teoretycznych przy opłacie 300 dolarów. Jednak dobór materjału ludzkiego do szkół lotniczych cywilnych przeprowadza się ostro, jeśli student wykaże przy nauce mierne zdolności, zwraca mu się w całości wpłaconą kwotę i życzy mu się powodzenia na innem polu, byle nie w lotnictwie. Warunki są surowe, np. kandydat musi być kawalerem od 20 do 27 lat. musi posiadać najmniej 2 lata wyższych studjów i pod względem fizycznym bez zarzutu. Kurs trwa 4—6 tygodni przy intenzywnej pracy. Niektóre uniwersytety amerykańskie mają potężne koła młodzieży pracującej na każdem polu lotnictwa i ten kraj jest dziś spokojny o swoją przyszłość lotniczą, a bussines amerykański nie zostanie nigdzie zagrożony. Pomysł potężnego statku z pływającą bazą lotniczą Saratoga na 300 płatowców to owoc prac młodych konstruktorów Ameryki. Nadto pływające lotniska między kontynentami to również efekt podobnych rozmyślań, które ucieleśnić mają zamiar różne konsorcja w najbliższej przyszłości, by w ten sposób zapewnić powodzenie podróżom lotniczym transoceanicznym. Dziś naród amerykański spogląda z trwogą na swe bogactwa a zabezpieczenie ich widzi w potężnem lotnictwie, które stwarzają przedewszystkiem przy pomocy lotnictwa cywilnego i sportowego.

W zestawionym pokrótce przeglądzie lotnictwa sportowego państw wyżej omówionych daje się tam zauważyć charakter wybitnie sportowy przy słabszem podkreśleniu i wydatnieniu tego stanowiska dla zagadnień militarnych. Przy omawianiu zaś Niemiec i Rosji musimy brać pod uwagę charakter klubów i towarzystw sportowych lotniczych tych państw. Tam na pierwszem miejscu jest przysposobienie kadr dla celów militarystycznych jako odwetu. I dlaczego zestawiłem tych najbliższych, najpotężniejszych, a zarazem najgroźniejszych naszych sąsiadów? Otóż dlatego, że zbrojna konwencja i umowy tych dwóch państw odgrywają dla nas wielką rolę i pod tym punktem widzenia prace można tylko oceniać. Gdy się dotyka tego tak poważnego zagadnienia, przychodzi się do wniosku, że to są dla nas zagadnienia naszego istnienia i bytu państwowego. Dlaczego aż tak musimy rzecz traktować i widzieć n. p. w organizacji lotnictwa cywilnego niemieckiego dla nas poważne niebezpieczeństwo? Musimy sobie uzmysłowić, że cały świat zdaje sobie sprawę, że wojna źle skończyła się w traktacie Wersalskim. Przekonanie to utrwala się i stale powstają nowe kwestje, a ku nam sterczą nagie fakta prac przygotowawczych dla odwetu. Lotnictwo wojsko-



Tatry w zimie. — Najbliższa okolica samego Zakopanego. Fot. 2 p. lotn.

we w Niemczech nie istnieje, ale zato powstała nowa armja lotnicza — to armja młodych, armja organizacji i związków lotniczych idących z hasłem: „Dzisiejsza broń Niemiec to płatowiec". Tak dzisiejszą bronią Niemiec stał się płatowiec niemiecki — on zdobył dziś swą jakością nietylko linje komunikacyjne Europy, ale Ameryki i Azji. Samoloty Junkersa, Fokkero, Dorniera, Rohrbacha, Heinkela i innych, to szczyt dzisiejszej techniki. W Niemczech na polu konstrukcji lotniczych i wszystkich innych prac lotniczych trwa wyścig pracy i wysiłku. Jest to wysiłek całego narodu, a młodzież stworzyła największe wyniki osięgalne dziś w lotnictwie.

Tam młodzież uzmysłowiła sobie, że niema samolotu cywilnego, któryby nie spełnił zadań zastosowanych dla celów wojska. I tak stała się ona kadrą lotnictwa wojskowego, dlatego cywilne to lotnictwo traktować trzeba z dwóch punktów widzenia: a) lotnictwa komunikacyjnego, b) lotnictwa sportowego.

Oba te działy są polami dla młodzieży, a mówić muszę przedewszystkiem o sporcie lotniczym. Oto w roku 1927 obchodzili Niemcy jubileusz 25-lecia swego sportu lotniczego i wszystkie kluby sfederyzowały się w potężny związek związków lotniczych „Deutsche Luftschifferverband". Ta nowa organizacja specjalnie działa w kierunku wzbudzenia w młodych umysłach zainteresowania lotnictwem. I tak organizacje należące do „Deutsche Luftschifferverband" obowiązane są zająć się w porozumieniu z miejscowemi władzami szkolnemi tem, by choć jeden nauczyciel na szkołę był taki, któryby posiadał gruntowną znajomość zagadnień lotniczych (modelarstwo, technika lotnicza, historja, prawo lotn. i t. p.) znaczenie lotnictwa dla państwt). Nadto taki nauczyciel ma do dyspozycji fachową literaturę i ma stale zaznajamieć się z postępem tak, by utrzymywał ciągłość postępu lotnictwa. Drugim punktem programu jest organizowanie przy stowarzyszeniach D. L. V. specjalnych grup młodzieży interesującej się lotnictwem. Program działalności wzorowany jest na podstawie doświadczeń i programu dawniej założonej grupy dla młodzieży w Essen. D. L. V. utrzymuje swoje szkoły, z tych 3 bardzo żywe. W 1927 r. wyszkolono w nich 150 lotników sportowych.

Nie od rzeczy jest wspomnieć o sporcie szybowym. I tu na czele całego ruchu wysuwają się większe i mniejsze związki lotnicze młodzieży, o których słyszymy od początku 1923 r. Niemcy ograniczeni na polu konstrukcji, zaraz po wojnie przerzucają się do opracowywania projektów masowej produkcji i konstrukcji lekkiej metalowej i na pole lotów żaglowych. Nieprzezwyciężona myśl ludzka pracująca nad odwieczną ideą latania na skrzydłach podobnie jak ptaki znajduje wykonawców w młodych zdobywcach przestworzy. Od 1923 r. od Henzena i Martensa, którzy wtedy latali 4—5 godzin, doszli dziś młodzi Niemiec w rekordach Schultzego 13 godzin bez silnika. A Deutscher Modell- und Segel-Flugverband ze swą stolicą Rhon i Rositten, szczególnie na słynnej Wasserkuppe, oto kuźnia potęgi lotnictwa żaglowego nie byłby tak niebezpiecznym, gdyby nie to, że w ten sposób Niemcy niedrogą metodę szkolenia rezerw pilotów, przedewszystkiem, gdy to później rozszerza się przez stosowanie sportowych samolotów o słabej mocy, n. p. do 30 KM. Cały świat dziś dokładnie musi wiedzieć, że traktat wersalski jakoby nie istniał, gdyż całe młode Niemcy to przygotowany odwet w przestworzach. Lotnictwo niemieckie w zeszłorocznych tablicach rekordów światowych zapisało się zdobyciem 20 paru miejsc, w tem gros w sportowych i awionetkach.

Tak Niemcy zbliżają się w szybkiem tempie do potęgi powietrznej i tak sam D. L. V. w 1926 r. posiadał 117 zrzeszonych organizacji o 11.000 członkach. Już w 1927 r. liczba organizacji wzrosła do 150 a członków do 17.500, Aeroklub 1.500 członków, Związek pilotów 2.500 oraz grupy młodzieży młodszej 2.000. Razem około 25.000. Oto armja sportowa lotnicza Niemiec. Nic też dziwnego, że prezydent Hindenburg w 1926 r. tak powiedział w konkursie lotniczym młodzieży (Sachsenflug): „Będziemy mieli swój odwet na Francuzach". W przyszłej wojnie floty powietrzne wielką będą odgrywać rolę." To memento niemieckiej młodzieży w pracy, a jej akompanjuje praca naszego sąsiada na wschodzie.

Tam polecenie organów rządowych i Osoawiachimu stało się wykonanem i dziś niema zakładu w Rosji, w którymby nie robiło się lub mówiło o lotnictwie. Ruch na polu sportu lotniczego jest olbrzymi a kieruje nim Aviachim. W szeregach pracowników uczniowie studenci, robotnicy i żołnierze. Rezultaty duże, n. p. konkursów szybowców. Młodzież rosyjska wzoruje się dotychczas na typach niemieckich, ale są już własne pomysły. To samo i w dziedzinie awionetek z pierwszorzędną na czele awionetką konstrukcji Jakowlewa z silnikiem Cirrus 60 Km. Zainteresowanie się nią tak dalece, że w 1927 r. spełniła zadanie łącznikowej podczas manewrów letnich.

Zrobiwszy krótki przegląd prac obcych przejdźmy do nas i zastanówmy się nad tem, co młodzież zrobiła u nas, gdyż ona naprawdę stała się twórcą lotnictwa spartowego w Polsce. Ta młodzież, która w 1920 r. stanęła do szeregu, by bronić granic Rzeczypospolitej, ta sama młodzież wykonała wszystko co mogła, co jej przypadło w udziale, ba nawet dawała impuls do szeregu prac, które dały wielkie rezultaty. Brak doświadczenia w organizowaniu przez państwo (nawet u państw zachodnich) instytucji, któreby tem kierowały oraz stan gospodarczy kraju nie pozwalały na tak wielkie rezultaty jak na zachodzie.

Rok 1920/21 zastał młodych lotników w szeregach armji. Wielu opuściło je i to potężne umiłowanie mimo nieraz ciężkich warunków przenosili oni w swe otoczenie i tak tliło w społeczeństwie zarzewie tego, co dziś posiadamy. Inni w szeregach lotniczych armji myśleli o potężnem lotnictwie i powstawały koła, potem związki, wreszcie kluby. A potężnym wysiłkiem całego społeczeństwa stanęła L. O. P. P., która ujęła w swe ręce całość zagadnień lotniczych a tem samem i zajęła się młodzieżą. Nie

będę chronologicznie wyliczał, co które koło lub klub zrobił, a zaznaczyć pragnę że to, co sportem lotniczym się nazywa i co młodzież powinna uprawiać, prawie nie istniało. Przyznać należy, że inicjatywa wyszła ze strony młodzieży, a przedewszystkiem akademickiej. Jeśli chodzi o modelarstwo, to postawiła je L. O. P. P. na poziomie dorównującym innym państwom europejskim. W sporcie szybowym stoimy bardzo źle. Dwa konkursy nie dały prawie żadnego wyniku, gdyż w chwilach, gdy Niemcy latali 4—5 godzin, myśmy ustalali rekordy na naszych szybowcach 15 lub 16 sekund. Brak nam w tem zasadniczych podstaw organizacyjnych oraz równych terenów. W roku bieżącym Aeroklub Akademicki Lwów cośkolwiek pchnął nasze rekordy naprzód (5 min.) co jest niczem w porównaniu z tamtemi. Za to sport małosilnikowy dał dotychczas rezultaty nad wyraz poważne. I-szy konkurs awionetek był wskazówką, czego możemy dopiąć przy zdecydowanym wysiłku. Drugi wykazał nam, że jesteśmy już niedaleko od wyników zagranicznych. Główny zwycięzca konkursu sierżant-pilot Działowski czy przez awionetkę wystawioną przez Aeroklub Akademicki lub dwie inne wykazał typ spotykany w konkursach w Orly lub Lympne. Inne awionetki w konkursie wykazały swe zalety poważne, tak pod względem aerodynamicznym, jak i pilotowania. Prace naszych klubów lotniczych, tymczasowo 3-ech Aeroklubów Akademickich, które oddały ponad 20 pilotów sportowych Państwu — oto chwalebny rezultat. W pierwszym szeregu kroczy Aeroklub Akademicki w Krakowie, który w ubiegłym roku wyszkolił pierwszego pilota-akademika p. Sido Józefa, wyszkolił pierwszą kobietę Polkę - pilotkę w osobie p. Karoliny Iwaszkiewiczównej, oraz jako największy wyczyn lotnictwa sportowego ub. r. zdobył 1-szą nagrodę przez swego pilota szefa szkoły pilotażu p. Bargla Józefa i p. Iwaszkiewiczównę. Tak widzimy, że w szeregu twórców sportu lotniczego czemraz nowe zastępy uzupełniają się i do pracy Aeroklubów Akademickich w Warszawie, Krakowie i Lwowie przybył nowy w Poznaniu, a za nimi podąża i Klub Pilotów w Katowicach.

Inaczej spoglądać możemy w przyszłość naszego sportu lotniczego, gdy rocznie kontyngent pilotów sportowych dosięgnie liczbę 50.

Tak dowody złożone przez młodzież w pracach nad lotnictwem są potężne. Tej pracy trzeba zrozumienia całego społeczeństwa, jak to ma miejsce w Niemczech. Szkoła u nas powinna być kuźnią, skąd powinny wyjść te potężne zastępy młodych obeznanych z zagadnieniami lotniczemi. Tam powinno się wszczepiać to poczucie siły naszej, że lotnictwo jako miara kultury narodów dla nas jest pierwszorzędnym czynnikiem bezpieczeństwa i dobrobytu.

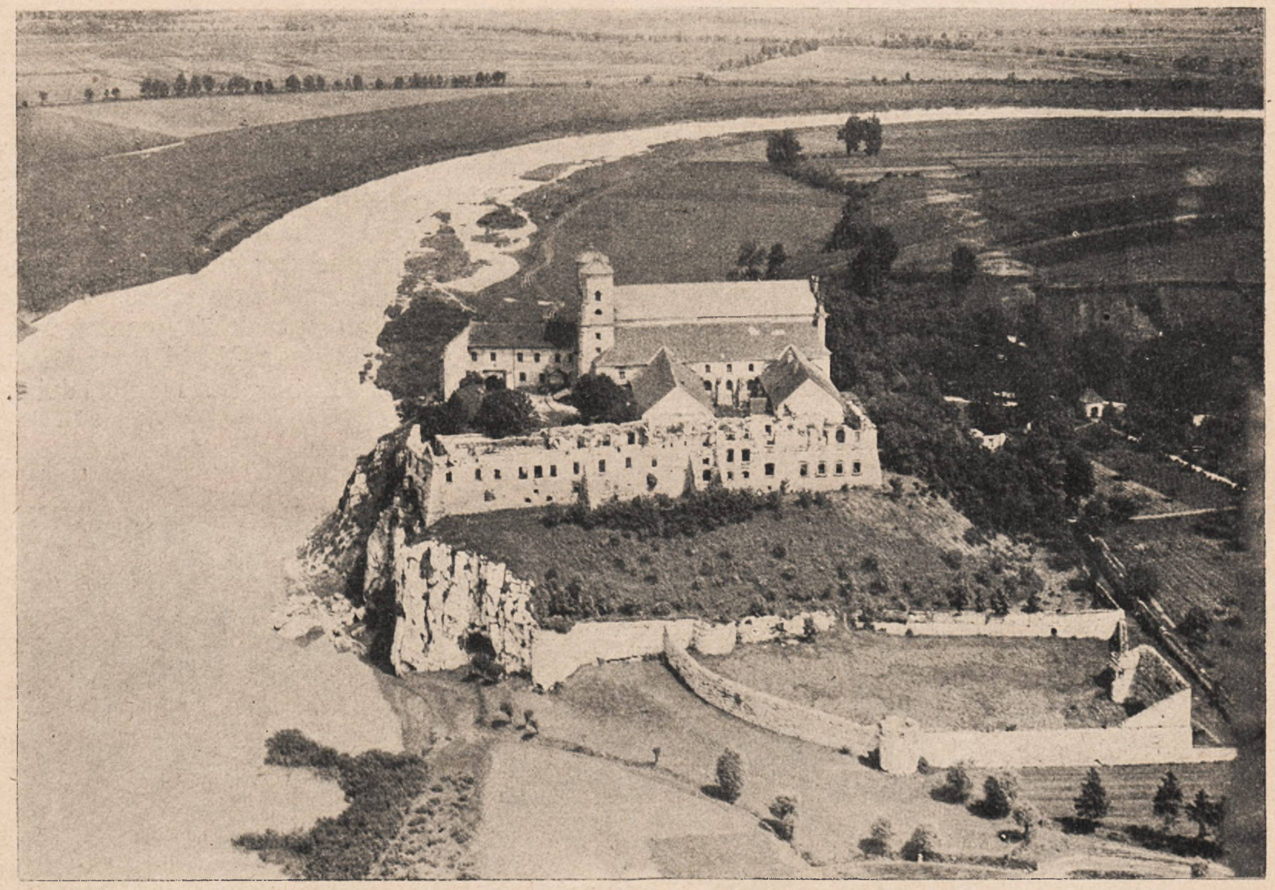


Piaskowa skała koło Ojcowa. Dawny zamek w malowniczej okolicy Polskiej Szwajcarji Ojcowskiej. Punkt szeregu wycieczek ze Śląska i Zagłębia oraz z dalszych dzielnic Polski. Fot. 2 p. lotn.

BILANS PRAC LOTNICTWA POLSKIEGO W R. 1928.

Rok ubiegły zwany rokiem katastrof i nieszczęść żywiołowych oraz technicznych — również dla nas i nie był rokiem obfitującym w laury zwycięstw na polu lotnictwa. Wprawdzie nasz udział w konkursach itp. wystąpieniach nie dał zdecydowanych miejsc i nie zaznaczył się sukcesami głośnymi, to jednak musimy stwierdzić szybkie tempo i postęp na każdem polu w lotnictwie. Przecież dziś mówimy już o samowystarczalności przemysłu lotniczego i takowa znajduje z dnia na dzień większą realizację. Nie cała prasa zrozumiała nasz postęp. I gdy popatrzymy się na nasz udział w raidzie małej ententy i Polski, który zakończył się dla nas niezbyt korzystnie — to jednak musimy stwierdzić, że z tego konkursu wyszliśmy zwycięsko. Przecież musimy dopędzać postęp ludzkości, a nasze skoki w tymże postępie nieraz są poważne. Stanęliśmy do tego konkursu na własnych płatowcach, to sukces pierwszorzędny, gdyż nasi współzawodnicy, prócz Czechów, posiadających dziś potężny już przemysł lotniczy, stanęli z najlepszymi maszynami francuskiemi. A Lublin RVIII wykazał dowodnie, że nasza praca przemysłu lotniczego, może już pochwalić się naprawdę wielkimi wyczynami techniki lotniczej. Również i inż. Zalewski przy inż. Rudlickim zdał egzamin tymczasowo wystarczający dla nas. Pamiętać musimy, że systematyczny postęp może nam dać prawdziwe sukcesy. Trzeba nam organizacją systemu w tworzeniu polityki lotniczej iść naprzód. Tak np. polityka prototypów lotniczych nie może być obcą wszystkim tym, którzy decydują o budżecie. Potęga lotnictwa zaczyna się polityką przy zielonym stoliku, do której należy przedewszystkiem realność budżetu lotniczego. — Trudno u nas na ten temat mówić, gdy oszczędności itp. względy każą w preliminarzach budżetowych lotnictwo upośledzać. Jeszcze dziś nie posiadają zagadnienia lotnictwa należytego zrozumienia.

Tak też było w roku ubiegłym, gdy płk. Rayski szef Departamentu Lotn. po rajdzie Małej Ententy i Polski w ten sposób się wyraził: „W rajdzie Małej Ententy nie mogliśmy mieć równych szans w konkursie, gdyż wysłaliśmy aparaty słabsze, niż czeskie, rumuńskie, czy serbskie. Czeskie były najlepszym wytworem o wiele wyżej rozwiniętego przemysłu czeskiego, serbskie i rumuńskie — to produkty francuskich wytwórni. Polska nie miała aparatów tej samej mocy, a specjalne kupno do tego celu nie opłacało się“.



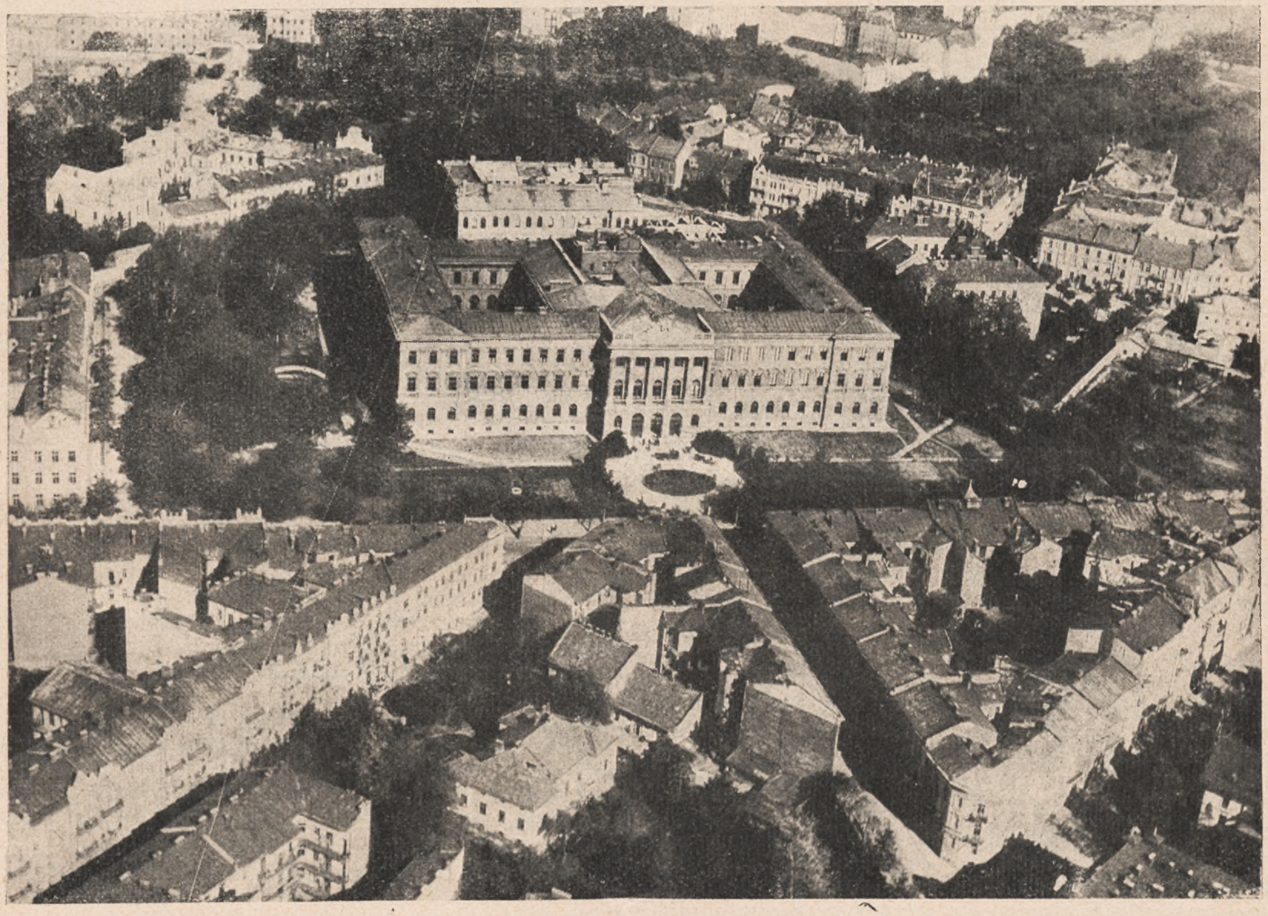
Dawne opactwo Tynieckie. Dziś ruiny zamku z pozostałym kościołem nad Wisłą. Stąd roztacza się widok na cudowną panoramę Bielan i Wisły pod Krakowem.

Zaatakowano go w całej prasie. „Kurjer Ilustrowany“ w artykule „Ikary czy Lindbergi“ powiedział mniej więcej w te słowa: „jak nie potrafisz, nie pchaj się na afisz“. Tak jednak nie było, bo walory R VIII były może najpoważniejsze w raidzie, a tylko pech zabrał nam jedno z naczelnych miejsc. Nie możemy zapomnieć o tem, że sukces stawania do konkursu z własną konstrukcją i wykazanie jej zalet, to poważny sukces. To samo ma się i z na-

szemi posunięciami w lotnictwie cywilnem, gdzie troska o samowystarczalność zdobyła urzeczywistnienie przez zakupno licencji Fokkera i budowę tychże płatowców przez polską fabrykę. Niech nam nie będzie wolno zapomnieć o tem, że i nasze fabryki (Podlaska Wytw. Samolotów i Plagę Laśkiewicz w Lublinie) pracują nad typem płatowca komunikacyjnego.

Nasz szybki postęp na polu lotnictwa postawił nazwiska polskie w szeregach bohaterów zdobywających ocean. Idzikowski i Kubala zapisali się w księdze kultury i postępu. Wytrwała LOPP stworzyła szereg nowych placówek lotniczych, jak nowe lotniska, lądowiska, szkoły, kursa itp. Przemysł nasz pochwalić się może uruchomioną wprawnie fabrykę silników Zakładów Skody na Okęciu. I dziś mówimy, że będziemy mieli nasze iście polskie ptaki, zrodzone tu na naszej ziemi, z ich sercem — silnikiem i duszą — płatem.

Najpotężniejszymi wyczynami lotnictwa polskiego — to prace młodzieży. Aerokluby Akademickie, to dowód siły i tężyzny naszego lotnictwa. — Sport lotniczy rozwija się już dziś poważnie. Patrzmy, oto lwowski Aeroklub AK poprawia nasze wyniki szybowe, a krakowski klub zdobywa tytuł mistrza w konkursie awionetek. A sam konkurs awionetek, czyż nie zapewnia nas o naszych sukcesach lotniczych! Widzieliśmy na konkursie już prawdziwych pilotów sportowych i płatowce sportowe i ich zalety. Bilans naszej pracy zatem w 1928 roku, to dorobek moralny postępu na wszystkich niwach życia lotniczego. S.



Lwów. — Politechnika. Fot. 2 p. lotn.

Z DZIEDZINY — SAMOCHODOWEJ.

Zalecenia Międzynarodowej Izby Handlowej w dziedzinie automobilizmu.

Wydział drogowy Międzynarodowej Izby Handlowej na zebraniu odbytem w Sztokholmie powział następującą rezolucję:

„Stwierdzając, że lokomocja samochodowa, która doniedawna uważana była za zbytek, stała się zasadniczym czynnikiem w rozwoju kraju, zalecamy:

nakładanie specjalnych podatków na wozy motorowe lub na materjały pędne i rozdzielanie ich pod kontrolą państwową z uwzględnieniem wydatków na drogi bite;
rozwijanie sieci dróg bitych odpowiednio do nowoczesnych środków lokomocji, a koszt ich utrzymania rozwijać w stosunku do korzyści;
nakładanie umiarkowanych podatków na samochody, ażeby nie utrudniać korzystanie z ekonomicznej lokomocji samochodowej;
upoważnienie konstruktorów dróg, gdzie to okaże się możliwe i konieczne, do pobierania opłat drogowych;
zagwarantowanie państwu prawa wykupu dróg i przyjęcia ich pod swą kontrolę;
budowanie ulic w ten sposób, by pojazdy miały swobodę ruchu;
budowanie odpowiedniej ilości garażów przez władze miejskie;
przedsięwzięcie środków zapobiegawczych w kie-

runku większego bezpieczeństwa na ulicach i drogach;
kształcenie odpowiedniej ilości dobrych kierowców;
pouczanie publiczności, głównie dzieci, o tem, jak należy przechodzić przez ulice."

James D. Mooney, prezes Biura Eksportowego General Motors, stwierdził niedawno, że cały świat zdaje sobie coraz bardziej sprawę z ekonomicznych korzyści transportu samochodowego.

Rządy niektórych państw, interesując się rozwojem automobilizmu, prowadzą bardzo skrupulatnie badania w tej dziedzinie, np. jakie przyczyny nie pozwalają na wprowadzenie większej liczby samochodów.

Sprawa ceł protekcyjnych również jest przedmiotem bardzo szczegółowych badań. Oczywiście, ochrona przemysłu krajowego jest rzeczą słuszną, lecz polityka celna musi być prowadzoną tak, ażeby cła na samochody nie hamowały rozwoju automobilizmu.

Posiadanie samochodu w Stanach Zjednoczonych oraz w niektórych krajach europejskich nie jest związane ze specjalnemi ciężarami. Naogół jednak państwa europejskie nakładają na właścicieli samochodów podatek od zbytku, podatek od sprzedaży i obrotu, co w rzeczywistości jest karą pieniężną, nałożoną na każdego nabywcę samochodu.

Stany Zjednoczone czynią wszystko, ażeby ułatwić nabycie i posiadanie samochodu każdemu obywatelowi, bez względu na jego stanowisko socjalne, albowiem zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że samochód jest niezmiernie ważnym czynnikiem w gospodarczym rozwoju kraju.

Zalecenia Międzynarodowej Izby Handlowej odnośnie dziedziny samochodowej, a szczególnie położenie nacisku na to, by podatki nie stały się zaporą na drodze ekonomicznej użyteczności samochodów, są wyraźnym wskaźnikiem, iż opinja publiczna uważa samochód za ważny czynnik postępu.

*

Ekspedycja samochodowa, która dn. 11 marca z. r. wyruszyła na dwóch seryjnych Chevroletach (sedan i ciężarówka), produkcji fabryki montażowej General Motors w Porcie Elżbiety, Afryka Południowa, z Kapsztadu do Sztokholmu wzdłuż Afryki przez Azję Mniejszą, Bałkany i Europę, dn. 23 listopada z. r. przybyła do Berlina, skąd udaje się do celu swej podróży.

Ogólna trasa ekspedycji Chevroletowej wynosi 16.000 klm. W ekspedycji bierze udział 4 ludzi: kpt. Lacey, Komandor ekspedycji; W. Wilson, operator stacji iskrowej; B. Williams, operator kinematograficzny i Gordon Makepeace, dziennikarz, korespondencje, którego wzbudziły olbrzymie zainteresowanie w prasie całego świata.

*

Montażowa fabryka General Motors w Polsce zmontowała do dn. 1 grudnia r. b. 473 samochodów Chevrolet osobowych i ciężarowych.

Od 1 lipca r. z., t. j. od uruchomienia fabryki do 1 grudnia . z., General Motors w Polsce zmontowała 1698 samochodów Chevrolet osobowych i ciężarowych.





Z wizyty Haliny Konopackiej w General Motors w Polsce.
P. Halina Konopacka zwiedziła montażową fabrykę samochodów General Motors przy ul. Wolskiej 103/105, w Warszawie. Po zapoznaniu się z procesem montażu Chevroletek osobowych i ciężarowych, budowanych rękami robotników polskich, nasza dzielna sportsmentka wyraziła chęć wypróbowania osobiście polskiej Chevroletki. Ilustracja powyższa przedstawia moment, kiedy p. Konopacka wsiada do 5-osobowego touringu Chevrolet. — Bardzo miły, wygodny wóz i ogromnie łatwy w kierowaniu — stwierdziła nasza laureatka. P. Halinie Konopackiej towarzyszyli pp. S. Kostrzewski i Weiss, dwukrotni Olimpijczycy, p. H. Choiński, mistrz na motocyklu, p. E. Pietrzykowski, dwukrotny kierownik ekspedycji motocyklowej na Olimpjadę oraz pp. H. Czyż i W. Rokosz, członkowie Polskiego Komitetu Olimpijskiego.

*

Buick skauta-automobilisty J. Jelińskiego znajdował się w salonie wystawowym firmy „Elibor" Ł. J. Borkowski, Mazowiecka 11, Warszawa, do dn. 28 listopada.

Obecnie p. Jeliński przygotowuje się do toury odczytowej po całej Polsce. Buick p. Jelińskiego będzie wystawiony wraz z trofeami w dziesięciu główniejszych miastach Polski. Spis tych miast zostanie wkrótce podany.

*

Jak obchodzić się z samochodami w porze zimowej.

Wobec pory zimowej właściciele samochodów winni zachować pewne ostrożności, które zaoszczędzą im strat i kłopotów.

Oddawanie samochodów na skład na okres zimowy jest coraz rzadziej praktykowane. Lecz jeśli wypadek taki zachodzi, to należy zabezpieczyć samochód od działania zbyt silnych mrozów. Chłodnica musi być dokładnie opróżniona z wody, a wszystkie rurki dokładnie oczyszczone.

Ażeby uchronić wodę w chłodnicy od zamarzania, należy dodawać do niej spirytus denaturowany według poniżej podanej tabelki.

przy — 12⁰ Celsjusza

do wozów marki	Buick, serji 121 i 129	7 ltr.
„ „ „	Buick, serji 116	5,2 „
„ „ „	Cadillac	8 „
„ „ „	La Salle	7 „
„ „ „	Oakland	4 „
„ „ „	Oldsmobile	4 „
„ „ „	Pontiac	3 „
„ „ „	Chevrolet	3 „

Dawki pirytusu zależne są od temperatury. Poniższa tabelka wykazuje stosunek procentowy wody i spirytusu:

% spirytusu 90⁰	Stosunek alkoholu	wody	Zamarza przy 0⁰ C.	Ciężar gatunkowy przy 15⁰ C.
20	1	4	— 1	0,978
25	1	3	— 9,5	0,973
33⅓	1	2	— 13,5	0,965
50	1	1	— 28	0,943

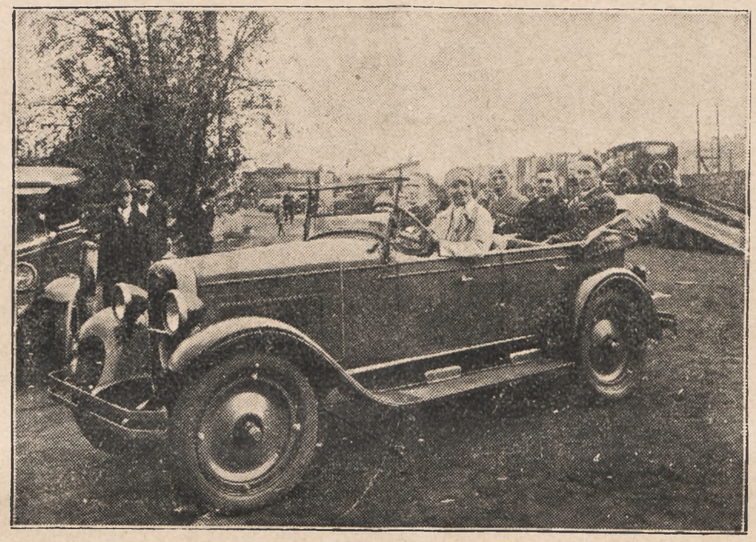
zużycie światła jest większe niż w porze letniej. Kolektor, szczotki i łożyska winny być regularnie czyszczone. Karburator winien być dokładnie nastawiony, a pływak utrzymany w czystości.

*

Nowy model Buick'a, wypuszczony na rynek z okazji 25-lecia tego wozu, spotkał się z wielkiem sukcesem, czego dowodem jest wzmożona produkcja tego modelu. Produkcja nowych Buick'ów w październiku wyniosła 28,460, czyli 1095 wozów dziennie. Jest to największa liczba, jaką wytwórnia Buick'ów osiągnęła kiedykolwiek w ciągu jednego miesiąca. We wrześniu wyprodukowano 26,789 wozów, a w październiku roku zeszłego 22,338.

*

„L'Automobile Club de l'Ile de France" zorganizował doroczne „wyścigi" samochodów przy małej szybkości. Warunki tych „żółwich wyścigów" polegały na



Z wizyty Haliny Konopackiej w General Motors w Polsce.

Wskazanem jest sporządzenie odpowiedniego przykrycia na chłodnicę.

Ważną jest również rzeczą używanie oliwy o odpowiednim ciężarze gatunkowym. Zbyt gęsta oliwa przy niskiej temperaturze tężeje i nie dochodzi do wszystkich części silnika, skrzynki przekładniowej i dyferencjału, co w rezultacie powoduje przedwczesne zużywanie się części i uszkodzenia.

Chociaż oliwę w skrzynce przekładniowej i dyferencjale można rozrzedzić oliwą z cylindrów, to jednak lepiej jest udać się na stację obsługi celem zastąpienia oliwy starej odpowiednią oliwą na sezon zimowy.

Akumulator również należy zabezpieczyć od zamarznięcia. W tym celu ciężar gatunkowy rozczynu należy utrzymywać pomiędzy 1250 a 1275. Woda winna być dobrze przedystylowana, a ilość jej winna być dostateczna, by całkowicie pokrywała płytki. Wszystkie kontakty winny być dokładnie oczyszczone i odpowiednio zaciśnięte.

Zasób energji w prądnicy winien być większy w porze zimowej, albowiem ze względu na krótsze dni

tem, aby przestrzeń wynoszącą 800 metrów przebyć w jak najdłuższym czasie. Wyścigi odbywały się w górzystej okolicy starego Montmartre w okolicy Paryża, gdzie drogi są strome, wąskie i o bardzo przykrych zakrętach. Współzawodnicy mieli bardzo ciężkie zadanie do spełnienia. Silniki rozgrzewały się niepomiernie i trzeba było mieć dużo zręczności, by nie dopuścić do ich zatrzymania się. Pozatem, przy francuskim temperamencie, wolna ta jazda wymagała daleko większego opanowania nerwów i maszyny, niż jazda szybka. Niezwykłym tym wyścigom przyglądał się cały Montmartre. Pierwszą nagrodę otrzymał Buick, przebywając przestrzeń 800 mtr. w ciągu 35 min. 23 sek., przy przeciętnej szybkości 1.68 klm. na godzinę.

*

Według danych zebranych przez General Motors, w ciągu roku fiskalnego, od dn. 30 czerwca 1927 roku do dn. 30 czerwca 1928 roku, skazano w Stanach Zjednoczonych 2055 osób łącznie na 3000 lat więzienia za kradzież samochodów. Grzywny wyniosły 50.153 dolarów. W ciągu tego roku odebrano 3455 skradzionych samochodów wartości 2,391,371 dol.

Janusz Meissner.

LEGENDA MONTPELTIER.

(Ciąg dalszy.)

Nazajutrz niezwykły ruch zapanował na lotnisku w Montpeltier: o ósmej rano nadeszło z New-Yorku depesza o zaginięciu K. A. U. S. 243, o pół do dziewiątej zadźwięczał telefon, i Rayton, telegrafista, usłyczał — rzecz niebywała — głos samego naczelnego dyrektora.

— Kto depeszował wczoraj do Jersey City, aby K. A. U. S. 243 lądował w Montpeltier?

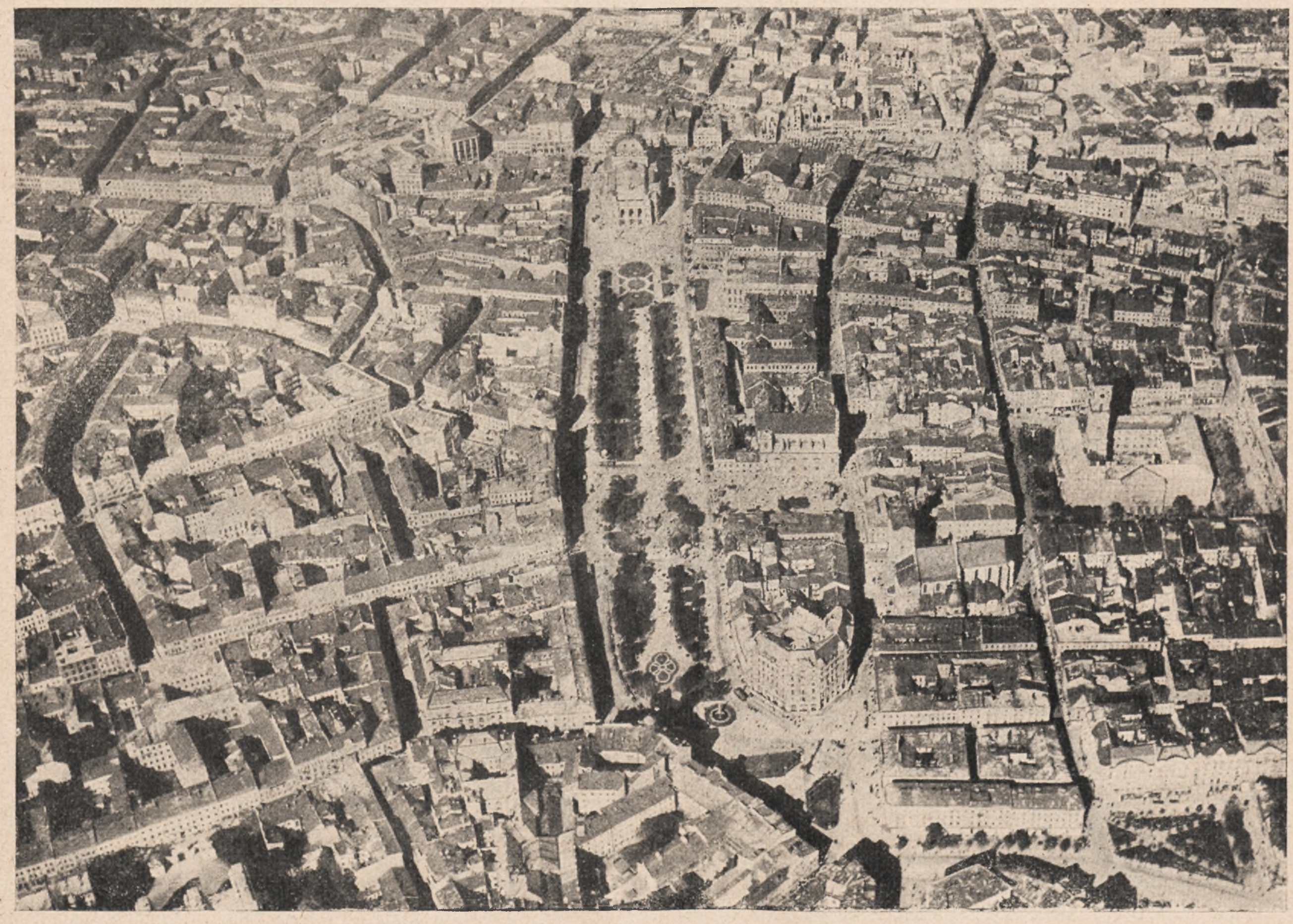
Gorączkowo zaczął przerzucać strony księgi telegraficznej, leżącej na biurku.

— Oczywiście — żadnej depeszy nie było...

Do biura wszedł Green.

— Czemu pan taki blady, panie Rayton? — spytał z uśmiechem.

— Jakto, nie wie pan? Nie wie pan o zniknięciu K. A. U. S. 243?



Lwów — ul. Legjonów.

— Nie było takiej depeszy, panie dyrektorze.

— Myli się pan: była! Nadano ją z Montpeltier o godzinie jedenastej. Dokładnie: dziesiąta pięćdziesiąt osiem.

— Z całą pewnością takiej depeszy nie było. Przez cały dzień nie opuszczałem biura, a od godziny dziesiątej trzydzieści do dwunastej przyjmowałem tygodniowe komunikaty meteorologiczne.

— A jednak depesza tej treści nadeszło z Montpeltier... No, wyjaśni to śledztwo.

Rayton opadł na krzesło. W jego przerażonym mózgu przewijała się tylko jedna myśl: śledztwo — utrata posady — nędza...

Nieporozumienie, straszne jakieś nieporozumienie. Nie nadawał żadnej depeszy. Był cały dzień w biurze... Jakim sposobem tak się stało?

— Wiem.

— Ale tego pan nie wie pewnie, że do Jersey nadano depeszę stąd z żądaniem lądowania u nas. A niech mnie djabli wezmą, jeżeli wiem, kto to mógł zrobić. Siedziałem tu cały dzień przecież. Nie, to niesłychane!

Green zrobił uroczystą minę.

— Zdziwi się pan, gdy panu powiem, że K. A. U. S. 243, który wyleciał z Jersey o jedenastej rano, lądował tu przed trzecią w nocy...

— Co? co pan mówi?! K. A. U. S. 243 lądował tu, w Montpeltier, dziś w nocy? Czyś pan zmysły postradał?

— Nie, jestem zdrów i nie zwarjowałem. Dziwiłem się że pan o tem nic nie wiedział. Przecież

pilot musiał zameldować panu swoje przybycie. Widocznie zapomniał o tem.

— Człowieku — wrzeszczał Rayton — co pan gadasz?! — K. A. U. S 243 lądował w Montpeltier? I on teraz dopiero mi i tem mówi!

— A kiedyż miałem panu powiedzieć? Rzeczą pilota jest zameldować przylot, nie moją. Nawet z nim dwóch słów nie zamieniłem, jak już go nie było. Ani jego, ani pasażerów. Ledwie zdążyłem otworzyć hangar, już maszyna była pusta. Wszyscy poszli — myślałem, że wprost do pana...

— Jakto, więc K. A. U. S. 243 jest tutaj?

— A gdzie ma być? Stoi w hangarze.

— Pan chyba z nieba spadł czy co? Dobry sobie! W hangarze! — powiada. Naczelny dyrektor i wszystkie stacje ratunkowe rozbijają się za maszyną, szukają jej przez dobę po całych Stanach, a ten spokojnie powiada — w hangarze!

Rayton aż się zachłysnął z oburzenia:

— Chodźże pan do tego hangaru. Nie, czekaj pan!

Zaczął nadawać depeszę do Jersey City.

— Gdzie on mógł być od jedenastej rano do trzeciej w nocy? — mruczał. — I dlaczego, do pioruna, nie zgłosił się u mnie? Wyjaśni to śledztwo — dodał, patrząc z powagą na Greena.

Wyszli przed dom. Był silny przymrozek. Obaj pozostali mechanicy rozmawiali opodal ze stróżem i z panią Green o niezwykłych wypadkach nocnych. Wszyscy poszli w stronę hangarów. Rayton biegł prawie, chcąc jak najprędzej zobaczyć na własne oczy zaginioną maszynę.

— No, otwieraj pan — powiedział zdyszany do Greena.

Wcisnęli się jednocześnie przez wąskie drzwiczki. Olbrzymie grube szyby z zielonawego szkła, umieszczone w dachu, przepuszczały ulewę jasnych promieni słońca, które rozścielały się na podłodze i betonowych ścianach. Hangar był pusty...

Biały płatowiec, który Green przed niespełna pięciu godzinami wprowadził tu i zamknął — znikł. Zostały tylko cztery ślady mokrych penumatyków, zamarznięte na betonowej podłodze i świadczące o tem, że istotnie K. A. U. S. 243 został do hangaru wprowadzony w czasie nocnego deszczu albo wkrótce po nim, a więc w nocy z dziesiątego na jedenasty listopada. I jeszcze coś: obok tych śladów leżał kawałek papierowej taśmy telegraficznej, pokrytej znakami Morse'a. Rayton podniósł ją i odczytał:

— „Godzina 10 m. 58... K. A. U. S. 243. Bezwarunkowo lądować w Montpeltier Są tr..."

W tem miejscu taśma była urwana...

* * *

— Więc jak pan może wytłumaczyć zniknięcie płatowca z hangaru?

Green wzruszył ramionami.

— Sam stamtąd nie wyszedł — mruknął.

— Nikt go też w kieszeni nie wyniósł — dodał ironicznie sędzia śledczy. — Wogóle cała historja z przybyciem płatowca do Montpeltier wydaje mi się wymysłem: śniło się wam poprostu, Green.

— Aha! Śniło mi się tak dobrze, aż zostały po tym śnie ślady kół w hangarze.

— Więc cóż, u djabła, myślicie o tem, hę?

— Żeby wciągnąć maszynę do hangaru, nie trzeba niczyjej pomocy — zaczął powoli Green. — Robi to bęben, umieszczony wewnątrz, na który nawijają się liny, zahaczone o podwozie samolotu. Wystarczy je założyć i przestawić dźwignię zaciskową na tablicy rozdzielczej. Ale żeby wypchnąć płatowiec przed hangar, trzeba mieć przynajmniej trzech ludzi do rozporządzenia albo...



Po lotach podczas Zjazdu Aeroklubów Akademickich w Krakowie.

— Albo?...

— Panie sędzio, niezawsze tylko człowiek działa. A z tego wszystkiego widać, że tu musiały pracować jakieś inne siły...

Sędzia wzruszył niecierpliwie ramionami.

— Nic więcej pan nie wie?

— Nie.

— Może pan odejść. Nie będzie pan nam więcej potrzebny aż do czasu ponownego wezwania, które nastąpi za dwa, trzy tygodnie.

Green wyszedł. W poczekalni przyłączył się doń Rayton i Van Haven, właściciel jedynego w Montpeltier hotelu.

— Jak pan myśli — zagadnął — czy wykryją coś, co pozwoli odnaleść samolot i jego załogę?

— Bo ja wiem. A poco pana wezwali do Jersey?

— To jasne: aby się dowiedzieć, czy pilot i jego pasażerowie nie nocowali u mnie wtedy. Wszak mówiłem wam, że nikogo nie gościłem tej nocy.

— A co z tą pańską depeszą, Rayton?

— Wmawiają we mnie, że ja ją wysłałem. Powiedzcie sami: poco miałbym wysyłać taką depeszę?

Wyszli przed gmach sądu. Tuż obok chodnika zatrzymał się samochód Kaus-Line, z którego wysiedli dyrektor linji w towarzystwie prywatnego detektywa i weszli do sądu. Green znał szofera. Podeszli i zaczęli rozmawiać.

— A więc wracacie dziś do Montpeltier, Green? Siadajcie, zawiozę was na lotnisko. Za pół godziny

leci poczta do was. Można się zabrać. Mam właśnie wstąpić do pana Barclaya, który prowadzić będzie tę maszynę. Znacie go przecież?

Green pożegnał się szybko i wsiadł. W chwilę potem jechali na lotnisko we trzech z pilotem. Barclay zgadzał się zupełnie z poglądem Greena na sprawę zniknięcia samolotu. Jego zdaniem, wchodziły w grę jakieś nieczyste siły.

— Czem wytłumaczyć sobie cały szereg podobnych wypadków, w których maszyna wraz z załogą ginie bez śladu? — mówił. — Piękna sprawa! Cztery tysiące kilogramów żelaza, drzewa i płótna rozpływa sie w powietrzu razem z dziesięciu ludźmi, co? Nie, mój panie. W powietrzu dzieją się rzeczy, o których nie śniło się ani filozofom, ani naszym dy-

Gdzie, u djabła, podziały się szczątki maszyn i ludzie, pytam sie pana! Samolot to nie mucha, aby mógł tak zupełnie zniknąć, gdyby nawet spadł na ziemię czy w morze i rozbił się. Nie, panie: atmosfera za mało jest jeszcze zbadana i wiele kryje tajemnic, a cały świat niewidzialny żyje swem niesamowitem życiem właśnie tam. I coraz więcej trzeba się z tem liczyć mimo naszego sceptycyzmu ludzi dwudziestego stulecia.

Mówiłby jeszcze dłużej na ten temat, mając w Greenie wdzięcznego słuchacza, ale wjechali właśnie między zabudowania portu lotniczego w Jersey City, a w chwilę później siadali już do maszyny.

Jak słusznie przewidywał szofer, nie była tego dnia pasażerów z New-Yorku. Dopiero w Montrealu



Powyżej zamieszczamy podobiznę 5 lotników w Los Angeles na samolocie „Question Mark", którzy pobili rekord długotrwałości lotu — przebywszy w powietrzu (o czem już szeroko pisaliśmy) 150 i ½ godz. Stoją od lewej: maj. Spatz, kpt. Laker, por. H. Halverson, por. Elwood i sier. R. Hece.

rektorom i detektywom. Maszyna była w hangarze, jak pan powiadasz. Są na to dowody: taśma z depeszą — widziałem, jak ją doręczono pilotowi przed startem — i zamarznięte ślady kół na podłodze. I nagle maszyna znika. Pięknie! Ale nikt we mnie nie wmówi, że można ukraść samolot z zamkniętego hangaru i odlecieć na nim z lotniska, gdzie jest dziesięciu ludzi obsługi, nie zwróciwszy niczyjej uwagi. Nie można zniknąć bez śladu i nie wylądować gdzieś wreszcie, u djabła! Musi tu być coś więcej w tem, niż chcą widzieć dyrektorzy i pan sędzia śledczy. Nie pierwszy raz o tem słyszę.

— Ba! Toć i lotnictwo ma swoje „Latające Holendry". Cztery lata temu zaginął samolot państwowej linji pocztowej New-York—San-Francisko i dotąd nie odnaleziono najmniejszego śladu po nim. A w zeszłym roku między Londynem i Paryżem zdarzyło się to samo z pilotem wojskowym i jego płatowcem.

oczekiwało kilku na samolot, mający odstawić ich do Halifax. Była natomiast poczta do Montpeltier i wszystkich innych lotnisk linji. Green umieścił się obok pilota i patrzył w dół na sześciany domów i ciemne linje ulic, przecinających się we wszystkich kierunkach pod łagodnie balansującemi skrzydłami płatowca. Wzbili się na tysiąc pięset metrów i lecieli, mając po lewej ręce Hudson, a po prawej — góry, pokryte gęstym lasem, i mijali po drodze osady i miasteczka, otulone śnieżną bielą zimy. Już wkrótce Hudson został daleko za nimi, a zastąpił go kanał, łączący tę rzekę z jeziorem Champlain, zamarzniętem niemal całkowicie. Widząc jezioro, Barclay położył maszynę do lekkiego wirażu w prawo, chcąc przelecieć nad niskiem w tem miejscu pasmem gór na jego wschodnią stronę. W tej chwili Green wydał głośny okrzyk zdziwienia i, chwyciwszy Barclaya za rękę, wskazywał coś wprost przed

nimi. Pilot spojrzał, ale z początku nic dojrzeć nie mógł. Dopiero po chwili zaczął rozróżniać na szarem tle chmur zarysy samolotu. Dodał gazu. Zbliżali się powoli do płatowca, lecącego w tym samym kierunku.

— Poznałem odrazu! — Green krzyczał, aby zagłuszyć silnika. — Poznałem odrazu! To K. A. U. S. 243! Patrz pan na końce skrzydeł i stery.

Barclay uśmiechnął się niedowierzająco. Płatowiec był biały w przeciwieństwie do innych samolotów linji, malowanych zwykle na kolor jasno-kawowy. K. A. U. S. 243 również był biały, to prawda. Ale na tem kończyło się sprawdzalne (narazie przynajmniej) podobieństwo: sterów i płaszczyzn nośnych nie mógł jeszcze widzieć dokładnie.

Mimo to, nie zmieniając kierunku, pędził dalej. Upłynęło pięć minut oczekiwania. Odległość między samolotami zmniejszała się teraz szybko.

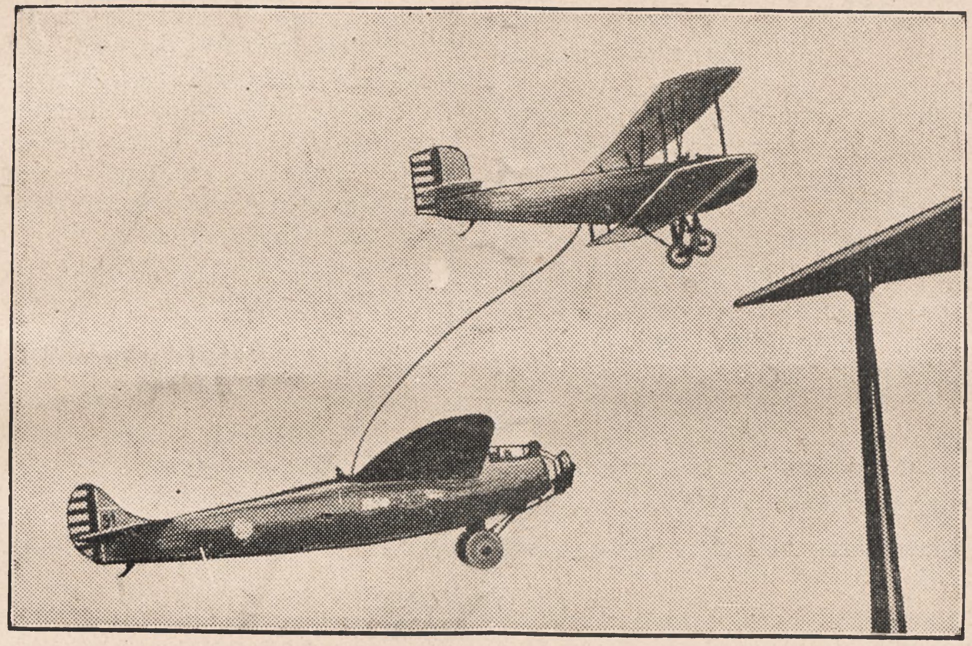
— Gdyby to był K. A. U. S. 243 — nie dogonilibyśmy go wcale! — krzyknął Barclay w samo ucho Greenowi.

— Dlaczego nie? Lecimy na pełnym gazie, podczas gdy on ma gaz zredukowany do minimum. A przytem byliśmy o jakie trzysta metrów wyżej, a teraz jesteśmy już pod nim. W ten sposób, lecąc na pełnych obrotach silnika i zniżając się jednocześnie, mamy ze trzysta pięćdziesiąt kilometrów na godzinę, podczas gdy on robi przy tym gazie najwyżej dwieście ośmdziesiąt. Zresztą, skądby się tu wzięła o tej porze maszyna?

W tej chwili przód ich płatowca zrównał się z ogonem poprzedzającego. Minęli go na odległości pięćdziesięciu metrów. Barcley z najwyższem zdumieniem odczytał: K. A. U. S. 243.

— Niesłychane! — krzyknął.

(Dokończenie nastąpi.)



Amerykański samolot „Question Mark" na którym lotnicy amerykańscy zdobyli rekord wytrzymałości lotu, będąc bez przerwy w powietrzu 150 godzin. — Rycina nasza przedstawia tankowanie samolotu w pełnym locie.

M. D. S.

KTO PANUJE DZIŚ W POWIETRZU?

Mimo braku w tej chwili szczegółowych danych co do lotów komunikacyjnych, dokonanych w różnych państwach w roku bież., to jednakowoż rzut oka na ogólną statystykę lotów wskazuje, że Niemcy jeszcze ciągle wyprzedzają w tej dziedzinie inne państwa.

Wziąwszy pod uwagę krótki czasokres, w którym zorganizowali oni swoje lotnictwo cywilne, zostaniemy zaskoczeni wprost potęgą cyfr, wykazujących rezultaty potężnej organizacji. Oto krótkie zestawienie:

Długość linji kom. powietrznej: 23.000 km.
przeleciane kilometry drogi: 10.000.000,
ilość przetransport. pasażerów: 151.000,
waga przetransport. towarów: 2.300 ton,
waga przetransport. poczty: 850 ton.

(Uwaga: ze względów technicznych cyfry zaokrąglono.)

Na drugiem miejscu, lecz tylko co do przelecianych kilometrów i przewiezionej poczty stoją Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Linji cywilnych pasażerskich niema w Stanach, rządowe zaś zajmują się tylko transportem poczty. Cyfra przelecianych kilometrów wynosi tam 8.000.000, a ciężar poczty obliczono okrągło na 460 ton.

Na trzeciem miejscu figuruje Francja, która posiada 14.990 km. linji powietrznych. Przeleciano drogi 7.000.000 km., przewożąc 22.000 pasażerów.

Na czwartem należy postawić Anglję. Porównanie jej z innemi państwami jest dosyć trudne, chociażby ze względu na inny, odmienny sposób obliczania. Weźmy dla przykładu tow. kom. lotn. pod

nazwą „Imperjal Airways", które ma poza sobą 4 milj. 300 tys. mil pasażerskich, dokonanych w r. 1927. Dostarczonej zaś poczty i towarów 500.000 miloton.

(Uwaga: mile pasażerskie, to iloczyn podróżnych i wykonanej przez nich drogi.)

Pozatem trudno jest tu porównać całą Wielką Brytanję z jej dominjami, które posiadają swoje lotnictwa i odrębne systemy subwencji.

Z kolei należy zająć się nam Rosją, w której cyfra przelecianej drogi wyraża się 1.200.000 km., a ilość pasażerów spada do 4.000.

Jeżeli zechcemy otrzymać resumee ilości przelecianych kilometrów i przewiezionych pasażerów, to sumując dotychczasowe dane i dodając jeszcze analogiczne z Włoch Polski, Szwecji, Czechosłowacji i S. H. S., otrzymamy:

24.000.000 przelecianych kilometrów,
250.000 podróżnych.

Jeżeli dane powyższe porównamy z danymi amerykańskiemi, przekonamy się, że stary kontynent góruje mocno jeszcze nad nowym w tym kierunku.

Sprawa samowystarczalności linji powietrznych komunikacyjnych jest jeszcze w zarodku. W roku 1927 wszystkie komunikacje lotnicze świata opierały się na subwencjach.

Niemcy wydały na ten cel około 50.000.000 zł. (Nieuwzględnione są w powyżej przytoczonej cyfrze subwencje krajowe i miastowe.)

Francja	około	30.000.000 zł.
Stany Zjednoczone	„	19.000.000 zł.
Włochy	„	17.000.000 zł.
Polska	„	2.500.000 zł.

Inne państwa subsydjowały tow. komunik. lotniczej większemi lub mniejszemi sumami.

Anglja posiada odmienny system subwencji. N. p. w Kanadzie, gdzie odbywa się komunikacja na płatowcach systemu lekkiego, rząd udziela subsydja dorywczo.

Należy tu wspomnieć, że obecnie Niemcy, Stany Zjednoczone Anglja i Włosi zaczynają konkurować ze sobą w budowie sterowców. Niemcy stoją i tu na pierwszem miejscu (bezkonkurencyjny chwilowo sterowiec „Hrabia Zeppelin"), na drugim planie ukazują się nam Stany, poczem Anglja i Włochy.

Można powiedzieć, że płatowce i sterowce uzupełniają się wzajemnie i podczas gdy płatowiec konkuruje dziś skutecznie z kolejami żelaznemi i samochodami, to znowu sterowce z okrętami.

Na zakończenie przyjrzyjmy się linjom powietrznym które są wyposażone w płatowce konstrukcji niemieckiej. Abstrahując już od linji wewnętrznych niemieckich, zobaczymy, że linje rosyjskie są skazane prawie tylko na dostawy z Niemiec. Dalej linje szwedzkie, litewskie, dwie główne linje włoskie to jeszcze nie wszystko, gdzie kursują samoloty fabrykatu Rzeszy. A lwia część linji państw Ameryki południowej, czyż nie jest wyposażona w płatowce Junkersa. Ostatnio konsorcjum niemieckie zaproponowało urządzenie w Irlandji nowej linji komunikacji powietrznej.

Widzimy więc jak potężnie rozrosła się w tej dziedzinie produkcja przemysłu lotn. niemieckiego. Potrafiła ona przy wspaniale zorganizowanej reklamie owładnąć światowym rynkiem, a co za tem idzie uzależnić wiele obcokrajowych towarzystw kom. lotn. od siebie.

Tak więc przedstawia się obecnie zagadnienie panowania w powietrzu.

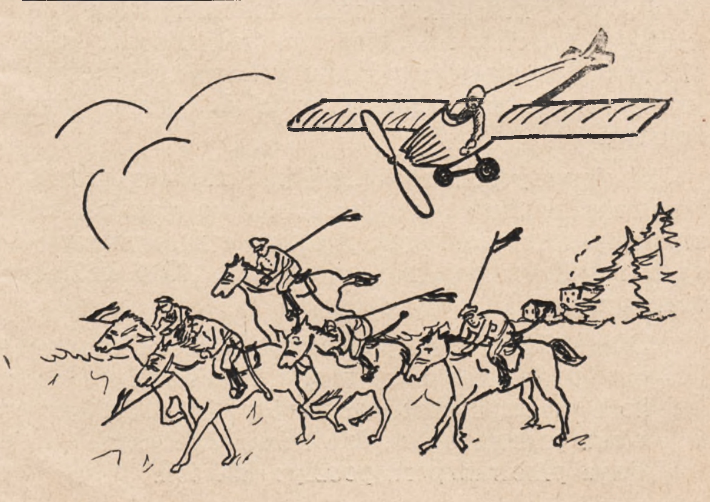
KRONIKA.

„Wojna gazowa w Kochłowicach".

Dzięki staraniom Prezesa Koła Miejscowego Ligi Ochrony Powietrznej i Przeciwgazowej z naczelnikiem gminy p. Krzyżą na czele, odbył się w Kochłowicach na sali p. Rekusa w ubiegły piątek odczyt pod tytułem „Wojna gazowa a my". Odczyt ten wygłosił prelegent Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. z Katowic p. Bytomski przy udziale około 200 frekwentów. W krótkich treściwych słowach skreślił on sposób prowadzenia wojny gazowej, wspominając o licznych gatunkach gazów oraz ich działalności. Wskazując na konieczność przygotowań w tym kierunku, apelował do zebranych o liczne zapisywanie się na członków. Snać że słowa jego podbiły serca i umysły słuchaczy, bo burza oklasków zakończyła jego odczyt. Wypada jeszcze zauważyć, że podczas odczytu wyświetlano 2 filmy (zdjęcia z lotniska katowickiego i „Wojnę gazową"), które przywiózł prelegent z sobą. Pod koniec odczytu wyraził zarząd imieniem członków życzenie, by tego rodzaju odczyty urządzono w Kochłowicach jaknajczęściej, zaś Komitetowi Wojewódzkiemu oraz prelegentowi p. Bytomskiemu złożono szczere podziękowanie za urządzenie tak interesującego odczytu.

Międzynarodowa wystawa lotnicza w r. 1929.

Towarzystwo konstruktorów brytyjskich „Society of Britisch Constructors Ltd." urządza w dn.



od 16—27 lipca w Londynie międzynarodową wystawę. Obejmie ona w najszerszym zakresie wszystkie dziedziny z aeronautyki i aerostatyki. Zarząd wystawy podaje swój adres: London W I. Albermale street I.

Nowe lotniska w Anglji.

Aero-klub Northamptonschire urządził nowe lotnisko w pobliżu wsi Sywell, które zostało oddane do użytku lotników. Pozatem urządzono nowe lotniska w Haldon i Devon.

Dwa rekordy.

Dnia 3 października pilot Petersen, startując z pasażerem na awionetce wyposażonej w 60 - konny Wright, osiągnął szybkość 214 km. na godzinę. 4-go października osiągnął ten sam wysokość 6.400 m., bijąc w ten sposób rekord wysokości w klasie awionetek.

Nowy jednopłatowiec angielski.

Angielscy oficerowie lotnicy John Williams i Major dokonali w tych dniach próbnego lotu na lotnisku wojskowem w Noriholt na jednopłatowcu nowego wzoru, którego konstrukcja trzymana jest w najgłębszej tajemnicy. Nowy samolot zbudowany jest w ten sposób, iż może zabrać z sobą materjały pędne w ilości wystarczającej na trzy doby lotu bez lądowania. Próby wypadły rzekomo bardzo pomyślnie. Samolot posiada motor Napiera i w niedalekiej przyszłości użyty będzie w celu ustalenia nowego rekordu na wytrzymałość. Rekord odległości ma być dokonany w kierunku Szkocja — Przylądek Afryki Południowej.

Dwudziestopięciolecie płatowca.

Nowoczesny ten środek pokonywania przestrzeni, jakim jest płatowiec, obchodził w dniu 17. grudnia 1928 roku rocznicę ćwierćwiecza swego. Młodzieniec ten zdobył sobie dziś wszystkie niwy życia i bytu ludzkości. Stał się on najpotężniejszym czynnikiem rozwoju tejże ludzkości. On przez swoją szybkość rozwoju jest tym atutem potęgi i siły państwowej. Tam w Mitchawk koło Dajton w stanie Ohio St. Zjednoczone bracia Orville i Wilbour Wright tchnęli mu tężyżnę urzeczywistnienia lotu Mouillard'a, Chanute'a i innych jak ich zwano mistyków lotu. Dziś ci ojcowie lotnictwa zaznają wielkiej chwały swego genjusza. Ich ptak maszyna, to symbol naszego wieku. Wiek pary i elektryczności uzupełnił się już dawno nowym dowodem postępu ludzkości. Gdy patrzymy dziś na rolę płatowca i znaczenie dla naszych zagadnień państwowych — to musimy rozumieć zadania, jakie z tego tytułu płyną dla społeczeństwa.

Każdy obywatel zatem wiedzieć powinien, że ten ptak - maszyna przez swój szybki rozwój udowodnił w tym okresie swego życia 25 lat, że jest czynnikiem postępu i rozwoju ludzkości.

Konkurs lotniczy dookoła Europy. 6300 km. w 24 etapach.

F. A. I. ogłosiła na 1929 rok międzynarodowy lot naokoło Europy zapraszając państwa do wzięcia w nim udziału. Konkurs ten odbywać się będzie rok rocznie. W roku 1929 odbędzie się w dniach od 15. lipca do 5. sierpnia. Dopuszcza się płatowce sportowe, awionetki jedno- i dwumiejscowe; pierwsze o wadze poniżej 280 kg., a drugie od 280 kg. do 400 kg. Aeroklub francuski ufundował nagrodę wędrowną wartości 20.000 fr., są jeszcze inne nagrody, lista dotychczas nie zamknięta. Nagrodę wędrowną otrzyma państwo którego awionetka w pięciu latach zdobędzie trzy razy pierwsze miejsce w konkursie. Przegląd techniczny z sprawdzeniem szybkości i przygotowania od 15. do 18. lipca w Orly pod Paryżem. Trasa wytknięta z Paryża przez Szwajcarję— Nizzę — Medjolan — Wenecję — Belgrad — Bukareszt — Budapeszt — Wiedeń — Pragę — Wrocław — Warszawę — Królewiec — Szczecin — Berlin — Hannower — Bruksela — Paryż. Wedle informacji, udzielanych przez F. A. I. pierwsza nagroda zdobywa oprócz nagrody wędrownej 100.000 fr. fr., druga 25.000 fr. oraz 25 nagród po 7.000 fr. przy możności powiększenia tych kwot oraz nagrody pocieszenia.

Studenci politechniki z prof. Taylorem w General Motors

W dniu 13 grudnia z. r. grupa 23 studentów Politechniki warszawskiej pod przewodnictwem inż. Karola Taylora, profesora Politechniki, zwiedziła pierwszą w Polsce montażową fabrykę samochodów, założoną pod firmą „General Motors w Polsce".

Uczestników wycieczki powitał p. J. J. Akston, kierownik Działu Reklamy. Goście zwiedzili wszystkie działy procesu montowania Chevroletów osobowych i ciężarowych, a więc: segregowanie materjałów i rozdział ich poszczególnym oddziałom produkcyjnym, oddział budowy nadwozi, oddział tapicerski, oddział montowania podwozi oraz wszystkie pod-oddziały montażu, jak elektryczne spajanie części metalowych nadwozia, mycie nadwozi, gruntowanie i malowanie ich systemem Duco, polerowanie, osadzanie motoru i nadwozia, specjalny aparat do badania hamulców etc.

Podczas zwiedzania gościom udzielali wyjaśnień technicy General Motors. Sprawna organizacja amerykańska dostosowana do warunków polskich, wywarła jak najlepsze wrażenie na zwiedzających, czego dowodem jest zapowiedziany przez prof. Taylora szereg wizyt studentów Politechniki w General Motors.

Wpływ automobilizmu na rozwój republik południowo-amerykańskich.

Transport samochodowy jako najbardziej szybki i ekonomiczny, odgrywa wielką rolę w życiu gospodarczem kraju. Według danych, zebranych przez Biuro Eksportowe General Motors, przemysł rolny i tytoniowy w republice Honduras, znacznie się rozwinął od czasu zastosowania tam transportu samochodowego. Dzięki wprowadzeniu samochodów ciężarowych, plantatorzy tytoniowi oraz rolnicy mają możność taniego i szybkiego dostarczania swych produktów do miast bez względu na odległość.

Wskutek pojawienia się samochodów w Kolumbji, powstało w kraju wiele dróg bitych, przebiegających przez żyzne okolice, co ogromnie podniosło wartość ziemi oraz jej produktów. Ostatnio przeprowadzno wspaniałą drogę bitą wzdłuż Pacyfiku od Cali do Buenaventura, jak również od Medallin do zatoki Darien.

Zaprowadzenie komunikacji autobusowej w całym szeregu republik południowo-amerykańskich zwiększyło ogrmnie międzymiastowy ruch pasażerski. Wobec tego, że sieć kolejowa w tych republikach jest jeszcze słabo rozwinięta, komunikacja autobusowa nabiera tu pierwszorzędnego znaczenia. Ci, którzy nie mogą pozwolić sobie na kupienie własnego samochodu, popierają usilnie rozwój komunikacji samochodowej.

Pozbawienie dzisiaj tych państw komunikacji samochodowej, wstrząsnęłoby poważnie ich życiem gospodarczem.

Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Administrator: Próchnik Leopold, Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.